

新郑县交通志

新郑县交通局编审

# 新郑县交通志

新郑县交通局编审



## 《新郑县交通志》编纂领导小组

组 长：乔聚臣

副组长：杨忠堂

成 员：朱国九、范玉卿、李留德、刘留海、高永智、  
吴天仓

## 《新郑县交通志》编辑组

责任编辑：周玉林

成 员：李文成、周林祥、吴水成、王兆坤、张如升

## 《新郑县交通志》编纂领导小组

组 长：乔聚臣

副组长：杨忠堂

成 员：朱国九、范玉卿、李留德、刘留海、高永智、  
吴天仓

## 《新郑县交通志》编辑组

责任编辑：周玉林

成 员：李文成、周林祥、吴水成、王兆坤、张如升

# 前 言

新郑，是我国著名的历史古城。其地势险要，交通方便，自古就有“六省入京孔道”“中原四达之区”之称。它既有璀灿的过去，又有繁荣昌盛的今天。

《新郑县交通志》记载了新郑古、近代特别是新中国成立后近四十年来交通事业变迁的主要过程，它是一本资料性较强的经济专业史记。它的问世，不仅对于了解和探讨新郑历代交通建设的沿革及面貌，而且对进一步发展新郑县的交通事业，促进社会主义经济建设的更大繁荣，都是有所裨益的。

“存史资治”，为子孙后代留一本“前有所稽，后有所鉴”的历史遗产，是我们这一代人义不容辞的职责。

《新郑县交通志》的完成，是贯彻“众手成志”原则的硕果。如果这本书能为社会主义建设和振兴新郑经济尽一点微薄力量的话，我们将感到最大的欣慰。但，由于我们文化素质较差，历史知识绵薄，与“集区域性、思想性、科学性、资料性于一书”的要求，尚差距甚远，望读者鉴谅。

本书在编纂过程中，除县内党政领导、各有关行业给予关心和支持外，还承蒙县地方志编纂委员会办公室鼎力指导、郑州铁路分局许昌工务段和县内各铁路车站，以及省地方铁路局新郑分局、省交通厅沙河航运管理处等部门对有关资料的无私提供与审定，直接强化了本书的科学性、全面性和翔实性。为此，特致衷心感谢。

编者

1988年10月

# 目 录

## 前 言

第一章	概述	( 1 )
第二章	编年大事记	( 3 )
第三章	公路建设	( 25 )
	第一节 古近代交通	( 25 )
	第二节 建国后的道路建设	( 28 )
	第三节 桥涵建设	( 41 )
	第四节 公路管理	( 47 )
	第五节 养路设备与路林建设	( 55 )
	第六节 养路费征收与交通量调查	( 56 )
第四章	公路运输	( 60 )
	第一节 搬运	( 64 )
	第二节 运输	( 72 )
	第三节 运输价格	( 90 )
	第四节 运输管理	( 98 )
	第五节 交通监理	( 102 )
第五章	铁路运输	( 110 )
	第一节 国办铁路	( 110 )
	第二节 地方铁路	( 125 )
第六章	内河航运	( 131 )
	第一节 历史沿革	( 131 )
	第二节 航运管理	( 133 )
第七章	交通工业	( 138 )
第八章	机构沿革	( 146 )

# 第一章 概 述

新郑县地处中原，南北长42公里，东西宽36公里，东与中牟、尉氏接壤，西靠密县，北邻郑州，南和长葛、禹县相望，总面积873平方公里。全县处于豫西山区和予东平原的过渡带上，境内西高东低，山、丘、平、洼兼有。县西南千户寨、观音寺一带为中山、浅山基岩区，其主峰高793米；县西北小乔乡境内有零星山丘，最高点为312.1米；京广铁路以西为丘陵区，以东的八千、龙王、新郑车站、薛店及孟庄的部分地区，为黄河古阶地，属于豫东平原，北中部由小乔、郭店、薛店至中牟三官庙，为南部与北部的分水岭。县境海拔高度为110~240米，县内河流8条，均属淮河水系，自北向南依次是：十八里河、十七里河、潮河、梅河、黄水河、莲河、双泊河、沂水河等。其自然特点是：南沃北瘠、西岗东沙，气候温和，雨量不均；县东北部盛产大枣，因质好量大，驰名全国。

由于新郑县属于中原军事要冲，交通运输起步较早。历代就有通往县境南北的官方驿道；清光绪年间建成的京汉铁路，横穿县境南北；溱洧两水汇流的双泊河航运，也历经了沧桑。但是，由于历代特别是国民党反动派的腐败统治，兵连祸结，民不聊生，致使百业凋零，交通冷落，道路崎岖，城乡阻隔。民国初期虽开有公路两条（郑州至许昌、新郑至禹县），但因连年失修，坑槽遍路，断续难行，交通运输

条件十分落后。

1948年6月11日新郑县解放后，在中国共产党和政府的领导下，逐步建立和加强了各级交通运输体制，公路建设大举兴办，有效地改善了城乡间交通运输条件。诸如改建和新建了新郑境内的郑（州）襄（县）、郑（州）武（胜关）、灵（宝）永（城）、京（北京）深（圳）以及新（郑）密（县）、新（郑）椿（树张）等干、支线及乡村道路16条，至1986年底，全县公路通车里程，从解放初期的48公里，发展到248.8公里，增长5倍多；1965年后，特别是党的十一届三中全会以后，高级、次高级油路面也从无到有，至1986年底，油路面已发展到191.5公里，实现了交通面貌的大改观。

在发展公路建设的同时，还修筑了与京广铁路接轨的新郑至密县铁路支线；修筑了横贯县境东西的地方铁路40多公里。从而在县境内形成了铁路、公路纵横交错，县、镇、乡、村网络成型，四通八达，城乡活跃，物畅其流，人便于行的空前繁荣局面。

由于交通条件的逐步改观，极大地促进了运输事业的发展。建国前，全县年铁路、公路、内河航运综合货物运输量不足7万吨，至1986年增加到281.3万吨；公路运输1958年以后，从落后的人、畜推拉，逐步实现着机械化，至1986年，全县已拥有各种机动车辆近4,000台。日新月异的交通运输大好形势，正在为振兴新郑县经济，推进社会主义四个现代化建设的发展，谱写着光辉灿烂的新篇章。

# 第二章 编年大事记

## ( 建国后 )

### 1948年

6月10日，新郑县获全境解放并建立了人民政权。

6月12日，豫西行署和军区司令部联合发布了《修补保护公路的命令》。把郑（州）信（阳）汉（口）一线列为国道，进行了重点抢修。新郑县的抢修辖段为：北从十八里河，南至浮沱村，长36公里。

### 1949年

2月15日，新郑县成立了支援前线司令部，下设支前科和14个供应站。支前活动中共组织民工53,013名，胶轮车19辆，手推车3554辆，铁轮车5202辆，马757匹，骡1547头，驴4834头。共运送支前大米162.08万斤，小麦4.24万斤，杂粮77.73万斤，烧柴7.14万斤，马草1.05万斤。

2月中旬，郭瑞生同志任支前科科长。

8月1日，在郑州成立了中原、陇海、平汉铁路联合委员会，组织了对干线铁路的抢修。新郑境内发动沿线群众抢修了从小李庄车站至官亭车站35公里的被毁线路，恢复了中断两年的郑州至汉口的铁路交通。

8月下旬，新郑县至岳口铺公路开始恢复，长13公里，并建新郑南关双洎河桥1座。

12月12日，河南省人民政府规定：架子车和手推车运价

由每百里百斤小麦14斤提高到16斤；畜力马车由小麦10斤提高到11斤。

## 1950年

2月，县工会对全县搬运群众组织进行民主改革，取缔了封建把头，建立了搬运基层工会组织。当时搬运从业人员122人。

5月，国务院向全国发出造林指示后，新郑县在郑许、新禹、新洧等县辖公路两侧发动群众栽植杨、柳、榆树8.6万株。

## 1951年

1月，新郑县人民政府成立了建勤科，成员5人，科长王树林，副科长马长升。交通运输工作由建勤科分管。

6月，畜力马车运价改为吨公里费率0.28元，附加空驶<sup>费</sup>20%。（平原路线）

8月，成立了“河南省内河航运管理局新郑县航运站”，站址设在新郑南关双洎河北岸，职工2人，当年组织参运木帆船30支。

## 1952年

2月，由于新郑火车站运输吞吐量不断增加，郑州市运输站在新郑车站设立了办事处，办事人员3人，协助县组织火车站的集散运输。

3月，荥阳专署公路管理总段在新郑县郭店村成立“郭店公路段”，配备专职道工13人，主要养护郑（州）洛（阳）公路南线，即从郑州界经郭店西折经新郑武岗至密县

一段。1956年6月郭店公路段撤销。

6月，内河航运货运价格由粮食折价计费改为按吨公里计费。即上水每吨公里运费0.1265元，下水为0.1062元。

10月，县政府建勤科改称建设科，王树林任科长。

12月，依照河南省《公路养护实施办法》规定，县辖4条公路组织民工义务建勤护路组45个。其中：郑许段19个，新禹段8个，新密段4个，新洧段14个。护路员每工日补助茶水费1角。

### 1953年

2月17日，新郑县运输站正式建立。站长由建设科长马长升兼任，副站长王子卿，职工6人。业务隶属开封地区运输总站领导。

2月20日，县人民政府运输计划委员会转发《中南区公路运输计划方案》，实行托运计划管理。托运计划分省、区、县三级管理，计划期分年、季、月。

3月31日，在县运输计划委员会主持下，协同运输站及私人车场，对县内主要路线的营运里程进行了查实和统一，运费结算趋向正规。

4月12日晨，普降重霜，全县60多万亩小麦枯萎、倒伏。县委和政府及时从东北调入大批粮食解决灾民吃粮问题。运输站组织胶轮马车30辆，铁木轮车2740辆，从火车站往灾区运粮，至5月底共调粮1300多吨，（不包括灾民自取数）从而安定了民心。

9月，县运输站成立马车福利委员会，雇员5人，后增到10人，主要解决调入参运马车人、畜的食宿供应问题。

10月，王风楼同志任新郑县航运管理站副站长。

10月，县人民政府颁发了《搬运力资规定及计算办法》，费率下降23%。

11月，根据省运输局指示，铁木轮车运输价格按“华里市斤，1元1角”执行。

## 1954年

6月，县运输站在新郑火车站设立运输管理组，主要担负新郑、密县、郑州三角调车任务。郑州运输站派吉斯—150型汽车30部，执行计划运行。

7月，安秀卿同志任新郑县人民政府建设科副科长。

12月，内河航运再次进行运价调整。上水吨公里费率降为0.084元，下水降为0.078元；客运价格，70公里以上人公里计费0.016元，40至70公里为0.018元，不足40公里者计费0.02元。

## 1955年

3月6日，经沙河航运管理处决定，撤销新郑县航运管理站，缩编为“新郑航运业务组”，王克亮同志主持业务。

7月1日，沙河水系建立了统一的航运生产合作社。在新郑参运的木帆船，组建了两个分社，即20社和21社。其中20社辖3个生产组，21社辖5个生产组。两个分社共58户，木帆船58支，船民269人，其中船工105人。

7月，在“一化两改造”的推动下，省交通厅确定以新郑县为重点的对私营运输业进行了社会主义改造。新郑县组建了名为“五五”马车运输生产合作社一个，共胶轮马车23

辆；开封市和通许县驻新郑的马车队中组建了“六一社”、“幸福社”和“先锋社”。

8月，位于偃（师）郟（陵）公路线的新郑县东关黄水河高架木桥建成通车。该桥为3孔全长38.9米，桥高6米，桥面净宽4.4米，采用单排式吊架墩台，桥面煤渣封闭，造价1.15万元。

### 1956年

3月，县人民政府正式成立交通科，薛金海同志任科长，科员1人。

5月31日，城关、新郑车站和薛店（包括谢庄）4个搬运群众组织，经改造建成3个集体性质的搬运生产合作社。

7月，新郑县公路管理段成立，职工4人，副段长黄景太。

### 1957年

2月，8部省内驻新郑私营汽车，完成了公私合营改造任务。

### 1958年

3月，为适应城乡运输的需要，县购买了汽车9辆，型号为格斯—51和格斯—63，成立了新郑县汽车队，负责人翟国祥，共职工30人。

6月，中央交通部抽调800名直属机关干部，（多为工程技术人员）在部长助理冯于九的带领下，到新郑县参加农村劳动锻炼。冯于九同志兼任新郑县委副书记。

7月，县搬运部门抽出部分工人和家属，建立了搬运修

配厂，从业人员28人，厂长李小黑。主要生产架子车钢碗、滚珠等。

8月，位于新密铁路支线黄水河铁路桥建成。该桥设计等级为中~22级，结构为钢筋混凝土T形梁，跨径为4孔16米，桥长73.2米。

9月，新郑东关至新郑车站公路开始改建加宽，路线长4公里，路基宽24米，由共青团新郑县委主抓，故该路定名为“青年路”。

### 1959年

1月26日，新密铁路支线建成通车。县辖段正线长17公里。

2月17日，位于京广铁路新郑双洎河大桥下行桥建成通车。该桥结构为5孔31.5米，钢筋混凝土梁，桥长151.82米。

4月，新郑车站推行“亦工亦农办装卸”的经验。铁路部门从地方搬运部门收回装卸业务，组织车站附近农民200至300人实行“一线定人定班，二线召之即来”的办法从事火车装卸。

7月，因双洎河新郑下游佛尔岗水库截流，船只梗阻，新郑港的航运业务从此结束。

8月23日，县委决定，原交通科改为交通局，薛金海任副局长主持工作，职工6人。

10月，县内7个人民公社建立了运输站，并配干部14名，共组织汽马车172辆，牛车20辆，采取“闲集中，忙分散”的办法，完成了公社内外的运输任务，形成了以县运输

站为龙头的运输体系。

## 1960年

1月，公路段与交通局合并。局成立养路队，职工86人，辖养路道班3个，负责人于俊卿、范玉卿。

2月，新郑西关双洎河大桥建成通车。该桥系公路与水利综合利用设施，桥长121.2米，附 $2 \times 0.75$ 米人行道，桥面宽5.8米，跨径29孔 $\sim 4$ 米，上部为钢筋混凝土矩形板，下部为钢筋混凝土灌注桩；桥面北侧设启闭闸门，设计载重汽 $\sim 13$ ，拖 $\sim 60$ 。

3月，黄景太同志任交通局副局长。

## 1961年

2月，县搬运部门从集体所有制转为全民所有制，3个基层合作社合并为“地方国营新郑县搬运公司”，经理胡修玉，共职工210人。

3月23日，“新郑县搬运公司企业管理制度暂行办法”批准实行。该“办法”计10章57条。

6月，县组织搬运职工105名携架子车102辆，赴新蔡县执行救灾粮运输任务。7月26日返回，完成粮食搬运量12.321吨。

7月17日，中央交通部批给新郑县解放CA10B型载货汽车1辆，价值1.54万元，副局长黄景太赴长春第一汽车制造厂接车，由县汽车队司机郭怀德驾驶。

8月31日晨，县汽车队司机郭怀德，在往郭店运送小麦时，为排除油路故障，违章用打火机照明，酿成火灾，烧毁

解放牌汽车1辆，小麦4千斤，损失1万余元。交通局党总支决定，给予郭开除党籍之处分。

9月，县财政对58年以来对维修县以上道路平调社（队）及农民个人的劳力、土地进行了赔偿。全县共维修7条路线，84.5公里，路基平均不合理宽度12.2米，折地2478亩，折粮102.02万斤；平调工日43.7万个，加上拆迁、填井、伐树、公伤等损失赔偿金额51.78万元，扣除民工义务建勤折价，实际兑现赔偿38.3万元。

11月，韩振华同志任交通局局长。

12月，经县委工业部批准，交通局机关体制进行了充实和加强。成立了两股一室，即运输股、路政股、办公室。

## 1962年

1月25日，新郑县“关于加强民间运输工具管理暂行办法（草案）”开始贯彻实施。其中共4章15条。

3月1日，新郑县物价委员会颁发了“搬运统一运价管理办法”，共4章20条。

5月，县委决定，撤销“地方国营搬运公司”，恢复原3个搬运生产合作社，从全民所有制退转为集体所有制。

8月31日，恢复新郑县公路段，交通局养路队解体。公路段的全称为“开封地区公路管理总段新郑管理分段”，段长杨锁柱，职工38人。

12月6日，县交通局下达“关于支援农业物资运输的通知”，部署4项支农运输措施：1、有关农业物资优先安排；2、对贫困队生活取暖用煤给予运输支援；3、简化农运手续；4、扶植生产队开展副业运输，以副养农。